है तो फिर बेइंसाफी किस चीज़ को कहेंगे हम? इस तरह दर्जनों अदालतों में जजेस की आसामियां खाली पड़ी हुई हैं। क्या जनाबे लॉ मिनिस्टर साहब कोई टाईम बाउंड बात कहेंगे कि कब तक ये सारी जगहें पूरी की जाएंगी ताकि लोगों को वक्त पर इंसाफ मिल सके?

SHRI RAM JETHMALANI: Sir, this is a hundred-years-old disease. And hon'ble Members should not expect me to remove that disease in a couple of days. It will take a little time, but I can assure my friend that within less time than he thinks reasonable, this sickness of the judicial system will be cured.

श्री नरेश यादव: सर, मेरा एक महत्वपूर्ण सवाल है। ...(व्यवधान)...

श्री रामदेव भंडारी: हमारी पार्टी की ओर से किसी को मौका नहीं दिया गया है।

MR.CHAIRMAN: Already ten questions have been asked. This is not party-wise I have tried to distribute it. *(Interruptions)*

श्री नरेश यादव: पार्टी वाइज़ न करें, क्लास वाइज़ तो करें। ...(व्यवधान)... न्यायपालिका में शोषण तो हो ही रहा है।

श्रीमती सरोज दुबे: महिला वर्ग का भी नहीं हुआ है।

श्री सभापति: महिला वर्ग का पहले हो गया। ...(व्यवधान)...

कुमारी सरोज खापर्डे: सर, हम भी सवाल पूछने के लिए खड़े होते हैं, हम भी सवाल उठाते हैं लेकिन It is very unfortunate. I was forced to raise my hand. *(Interruptions)*.

Recommendations of Lahoti Commission

*23. SHRI ANANTRAY DEVSHAKER DAVE: Will the Minister of CIVIL AVIATION be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Court of Inquiry under the Chairmanship of Mr. Justice R.C. Lahoti of Delhi High Court was appointed by the Central Government, to inquire the mid-air collision of Saudi Airlines B-747 and Kazakistan IL-76 aircrafts near Delhi;

(b) what are the main features of the enquiry report;

(c) whether the Court of Enquiry has held responsible either of the parties and suggested reasons therefor; and

(d) what action has been taken by Government thereon?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI SHARAD YADAV): (a) to (d) A statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) Yes, Sir.

(b) and (c) The findings of the Court of Inquiry are as follows:—

(i) The mid-air collision was not caused by sabotage, mechanical failure or defect in any of the two aircraft.

(ii) Both the aircrafts were fully airworthy.

(iii) The two aircrafts collided at FL-140 (14,000 ft. altitude).

(iv) The Saudi Boeing 747 aircraft had been assigned FL-140 and was maintaining this level.

(v) The Kazakhastan aircraft was assigned FL-150, but the aircraft descended to FL-140 just prior to the anticipated crossing of the two aircrafts.

(vi) The vertical separation of 1,000 ft. for the crossing of the two aircrafts, as assigned by the Delhi Air Traffic Control, was adequate and met the ICAO standards of safety.

(vii) Single air corridor at Delhi airport was not a contributory factor for accident.

(viii) ATC instructions to both the aircrafts were clear and proper and in accordance with established procedures.

According to the Court of Inquiry, the root and approximate cause of the mid-air collision was the unauthorised desending by the Kazakh aircraft to an altitude of 14000 ft. and failure to maintain the assigned 15000 ft. The factors which contributed to the collision, were as under:—

(i) inadequate knowledge of English language of Kazak pilot, resulting in wrong interpretation of ATC instructions;

(ii) poor airmanship and lack of proper Crew Resource Management skill on the part of the Pilot-in-Command compounded by leadership quality lacking in him;

(iii) casual attitude of the crew and lack of coordination in the performance of their respective duties by crew of Kazak aircraft; and

(iv) absence of standard call-outs from any crew member.

(d) The major recommendations of the Court of Inquiry are as follows:—

(i) Contracting States should ensure proficiency in English Language for radio communication on international flights and ICAO should devise ways and means to ensure such compliance by the contracting States.

(ii) Meaningful Crew Resource Management programme should be made an integral part of crew training and before a pilot is appointed as 'Pilot-in-Command' it should be ensured that he had acquired CRM skill and leadership quality.

(iii) Air-ground communications should be direct between Pilot and the Air Traffic Controller in the terminal control areas and should be emphasised in general during other phases of the flight.

(iv) Airports Authority of India should expedite commissioning of ATC automated system and should bifurcate ATS Route G-452 into unidirectional arrival/departure corridors. Other bidirectional routes may also be restrucured wherever warranted.

(v) Public Transport Aircraft should be equipped with Airborne Collision Avoidance System (ACAS).

(vi) Civil and military Air Traffic Controls should be integrated.

(vii) Licencing of Air Traffic Controllers should be introduced.

(viii) Adequately staffed Accident/Incident Prevention Directorate should be established in DGCA.

The Government has accepted these recommendations.

श्री अनन्तराय देवशंकर दवेः सर, जस्टिस लाहोटी ने अपनी इनक्वायरी रिपोर्ट में जो फाइंडिंग्ज़ और रिकमंडेशन्स दी हैं, मैं मानता हूं और सरकार ने लिखा भी है कि हमने सब स्वीकृत कर ली हैं लेकिन मैं सरकार से जानना चाहता हूं कि उन रिकमंडेशन्स के लिए आपने एक सेठ कमेटी नियुक्त की थी और सेठ कमेटी ने अपनी रिपोर्ट सरकार को दे दी है, तो सेठ कमेटी की जो सिफारिशें हैं उनको आप किस तरीके से और कब तक इंप्लिमेंट करेंगे?

श्री शरद यादवः सभापति महोदय, एक बड़ा हादसा बोइंग सऊदी एयरक्राफ्ट और

कजाकिस्तान के एयरक्राफ्ट का हुआ था और दो जहाज आपस में दिल्ली से 40 किलोमीटर पश्चिम में टकरा गए थे। जस्टिस आर० सी० लाहोटी ने इसकी इन्क्वायरी करके रिपोर्ट सरकार को दी थी। उन्होंने पूरी जांच की फाइंडिंग्स को सबमिट किया और अपनी रिपोर्ट में कुछ सुझाव भी दिए। जांच से साफ जाहिर था कि हमारी जो सिविल एविएशन मिनिस्ट्री है, उसका किसी तरह का कोई फाल्ट नहीं था, यानी, दो एयरक्राफ्ट का जो फ्लाइट लेवल का अन्तर रखना था, वह 1000 फीट था और कजाकिस्तान का जो जहाज था वह अचानक 1000 फीट डिसेंड कर गया और यह ह्यूमैन एरर, पायलट की एरर से यह कन्फ्यूजन हुआ। जो जांच रिपोर्ट आई उसमें जस्टिस लाहोटी ने साफ-साफ बताया है कि हमारी कोई किसी तरह की गलती नहीं है। उनकी अधिकांश रिकमेंडेशन्स को हमने लागू कर दिया है। जिस कमेटी की बात आप पूछ रहे हैं, उसमें जो भी वाजिब बात होगी — मैं यह मानता हूं कि जस्टिस लाहोटी ने जो-जो बातें अपनी रिपोर्ट में कही हैं, उन बातों को हमने ज्यादातर लागू कर दिया है। उसमें किसी तरह की कोई ऐसी चीज नहीं है जिसमें हमारी सिविल एविएशन की तरफ से इस एक्सीडेंट में कोई गलती हुई हो।

श्री अनन्तराय देवशंकर दवे: सभापति महोदय, मेरा कहना साफ है कि सिविल एविएशन का कोई कसूर नहीं है। लेकिन जस्टिस आर०सी० लाहोटी ने अपनी रिपोर्ट में कई सुझाव दिए हैं और उन सुझावों को इम्पलीमेंट करने के लिए, हमारी सरकार, को हमारी ए०टी०सी० को, हमारे एयरपोर्ट्स के लिए कई सुझाव दिए हैं। आपने मिस्टर सेठ की अध्यक्षता में एक समिति भी गठित की और उस समिति ने अपनी रिपोर्ट सरकार को दे दी है। मैं आपसे जानना चाहता हूं कि आप उस रिपोर्ट को कब तक इम्पलीमेंट करने जा रहे हैं?

श्री शरद यादव: सर, मैंने तो बात साफ कही है। उन्होंने जितनी सिफारिशें की हैं उनमें से अधिकांश वाजिब सिफारिशें मान ली गई हैं। वैसे तो उन्होंने अपनी रिपोर्ट में अधिकांश जगह यह कहा है कि सिविल एविएशन की, एयरपोर्ट अथारिटी की, ए०टी०सी० की, किसी तरह की कोई गलती नहीं है। सिर्फ पायलेट्स के साथ लैंग्वेज प्राब्लम थी। उनके द्वारा जितनी सिफारिशें की गई हैं, उनमें से अधिकांशतः को हमने लागू कर दिया है। जो माननीय सदस्य पूछे रहे हैं, मैं नहीं मानता कि उसमें कोई तथ्य ऐसा है जो हमने लागू नहीं किया है और यह कोई जरूरी नहीं है कि उसमें सारी चीजें करने की जरूरत है।

श्री अनन्तराय देवशंकर दवे: लागू कर दी हैं तो ठीक है। मेरा दूसरा सवाल यह है कि उन्होंने एक सुझाव यह भी दिया था कि जो सऊदी अरेबिया और कजाकिस्तान है, उनकी गवर्नमेंट्स को यह सारी रिपोर्ट भेजी जाए और उन देशों की गवर्नमेंट्स की तरफ से उस पर विचार करके हमारी सरकार को उनकी प्रतिक्रिया भेजी जाए। मैं आपसे यह जानना

चाहता हूं कि क्या हमने रिपोर्ट वहां भेजी है और क्या उनकी कोई प्रतिक्रिया उस रिपोर्ट की सिफारिशों के मुताबिक प्राप्त हुई है या नहीं हुई है?

श्री शरद यादव: सभापति महोदय, हमारी तरफ से कजाकिस्तान और सऊदी अरेबिया, जो संबंधित देश हैं, उनको बाकायदा लिख दिया गया है। उनसे इंटरेक्शन करके बाकायदा अपनी तरफ से जो जांच की गई थी, उसमें जो रिकमण्डेशन्स हैं, जो करना चाहिए — इसमें विशेषतौर पर लैंग्वेज प्राब्लम है उसके बावत भी उन्हें बता दिया गया है। अब जो माननीय सदस्य पूछ रहे हैं कि उनकी तरफ से क्या जवाब आया, क्या नहीं आया, इसकी जानकारी मेरे पास नहीं है। मैं माननीय सदस्य को एश्योर करता हूं कि जब मुझको जानकारी होगी तब मैं उनको जानकारी दे दूंगा। लेकिन महोदय, निश्चित तौर पर मैं यह कहना चाहता हूं कि सिविल एविएशन की जांच के बाद जस्टिस आर०सी० लाहोटी ने क्लीन चिट दे दी है। हमारे यहां के डीजीसीए हैं या अन्य कोई संस्था एटीसी है अथवा एयरपोर्ट अथोरिटी है या जहाजों की जांच का सवाल है, ये सारी चीजें साफ हो गई हैं। जो क्रू था, उसका जो एडमिनिस्ट्रेशन था उसकी ह्यूमन एरर्स हैं, लैप्सेस हैं और लेंगवेज प्रोब्लम हैं उनके कारण इतनी बड़ी दुर्घटना हुई। इस दुर्घटना की पूरी जांच से यह जरूर पक्का हो गया है कि सिविल एविएशन डिपार्टमेंट के काम में किसी तरह का कोई फाल्ट नहीं था।

MISS SAROJ KHAPARDE: Sir, I would like to know from the hon. Minister whether it is a fact that the fleet of aircraft of the Indian Airlines is quite old, and the number of cases of technical snages is on the rise. Therefore, I would like to know what steps the Government is taking to ensure that the Indian Airlines have modern and updated fleet of aircraft with latest facilities and safeguard. Keeping in view the reply given by the hon. Minister to the question, I would like to know whether the Government is once again going towards privatisation; if so, whether it would be in a position to check the evils of privatisation both in relation to its employees and to the public at large.

श्री शरद यादव: सभापति जी, मैडम के सवाल से तो यह सवाल पैदा नहीं होता है। मैं नहीं समझता कि सिविल एविएशन पॉलिसी के बारे में.....

कुमारी सरोज खापर्डे: सर, मैं सिविल एविएशन के बारे में पूछ रही हूं कि मंत्री जी बताएं कि उनके यहां जो फ्लीट्स बहुत पुराने हो गए हैं, उनके बारे में क्या कर रहे हैं? बार-बार क्रैश होते हैं उस बारे में क्या कर रहे हैं? मैंने तो मंत्री जी से और सवाल पूछा ही नहीं था।

श्री शरद यादव: महोदय, हमारे विभाग में सिविल एविएशन पॉलिसी के बारे में चर्चा चल

रही है और हम जल्दी से जल्दी सिविल एविएशन पॉलिसी को लाने का काम करेंगे। जो सवाल पूछे गये हैं उनको हम उसमें शामिल करेंगे और तब मैं सारे सवालों का आपको वाजिब तरीके से जवाब दे पाऊंगा। जो सवाल पूछ रहे हैं उस बारे में हमारे विभाग में चर्चा जारी है और हम लोग पॉलिसी बनाने में लगे हुए हैं।

श्री प्रेमचन्द गुप्ताः सर, मंत्री जी का राज्य सभा में पहला क्वेश्चन है और मुझे पूछते हुए बड़ा अजीब लग रहा है क्योंकि यह पब्लिक इन्टरेस्ट का इश्यु है और मैं पूछना चाहूंगा Sir, our space is considered to be the most unsafest air space in the world. Our airports are ill-equipped. Equipments are not maintained properly. This accident was an eye-opener. The hon. Minister has just said....

MR. CHAIRMAN: Please put a specific question.

SHRI PREM CHAND GUPTA: It is a very relevant point...

MR. CHAIRMAN: Specific question, please.

SHRI PREM CHAND GUPTA: The hon. Minister has just stated that there was no fault as far as we are concerned. It is not so. We have only one air-corridor for in-bound and out-bound flights to and from Delhi. Why is it that only one air-corridor is being kept? Why is it that we don't have two air-corridors, as is the general practice in the world?

श्री शरद यादवः महोदय, मैं इनकी बात समझ गया हूं। यह ठीक बात कह रहे हैं कि हमारा जो पहले प्रोसेस था वह वर्टिकल एयर स्पेश सेपरेशन देने का था उसको हमने होरिजेंटल भी कर दिया है और दिल्ली के पास पांच रूट्स एकतरफा बना दिये गये। मैं नहीं मानता कि हमारे यहां अंतर्राष्ट्रीय स्तर से बहुत कम एयर ट्रैफिक है और इसके कंट्रोल में बहुत बड़ी दिक्कत थी या फाल्ट था। एक हजार फीट का अंतर रखा था।

श्री प्रेमचन्द गुप्ताः मान्यवर....

MR. CHAIRMAN: Please, let him complete.

श्री शरद यादवः यानी आपने जो बात कही, उस बात का भी समाधान कर दिया था। जो वर्टिकल एयरस्पेश सेपरेशन था उनको होरिजेंटल भी कर दिया था और पांच रूट एकतरफा बना दिए गये हैं। आप जो बात कह रहे हैं उस बात का समाधान भी हम खोज चुके हैं। जो सवाल आप कह रहे हैं, आपने बताया कि एक कोरिडोर के चलते यह हो

गया, उसमें हमने होरिजेंटल सेपरेशन भी कर दिया, अब पांच रूट होरिजेंटल सेपरेशन हो गए और अब मैं नहीं मानता कि अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर हमारे यहां अब कोई कमी, खासकर ट्रैफिक कंट्रोल में है।

THE CHAIRMAN: Shri Santosh Bagdodia.

श्री सन्तोष बागड़ोदिया: मान्यवर, मंत्री जी ने जो कहा उससे बहुत अच्छा लगने की बजाय अब मुझे डर लग रहा है कि हम लोग हवाई जहाज में चढ़ें या नहीं। क्योंकि ये बोलते हैं कि हमारे लोगों ने कोई गलती नहीं की, सारी गलती दूसरों की है। लेकिन मरे तो हम। हवाई जहाज तो हमारे यहां भी उड़ता है। इसलिए मान्यवर, यदि स्पेसिफिकली इन्होंने जवाब दिया होता कि The government has accepted these recommendations, रिकमेंडेशंस की डिटेल इन्होंने दे दी होती तो यहां यह सवाल नहीं उठता। वह तो एक ही बात बोल रहे हैं कि सिंगल कोरिडोर कर दिया। इसमें ए०टी०सी० का लिखना है Adequetely staffed Accident/Incident Prevention Directorate should be established in D.G.C.A. आपने यह बनाया है कि नहीं बनाया है? इस तरह का जवाब देने से और यह कहने से कि दूसरी गवर्नमेंट क्या कर रही है, यह इसका कोई जवाब नहीं है। उनको अंग्रेजी आती है या नहीं आती है यह आपको कैसे पता चलेगा? आगे भी कजाकिस्तान के हवाई जहाज आएंगे, दूसरे जहाज आएंगे, उनके लिए आपने क्या प्रिकॉशन लिया है कि बाहर के जो हवाई जहाज उड़ाने वाले चालक आएंगे वे सही तरह के होंगे, जिससे फिर से इस तरह की गलती न हो। यह कह रहे हैं कि जवाब आएगा। जब तक जवाब आएगा तब तक क्या कजाकिस्तान के हवाई जहाज हमने बंद कर दिए? अगर नहीं बंद किए तो क्या यह रिस्क अभी भी चल रहा है? हमें इस बात का जवाब चाहिए।

श्री शरद यादव: अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने जो कहा, मैं नहीं सोचता कि मेरी बात में ऐसी कोई बात थी जो आपको समझ न आए। अगर मैं पूरी रिपोर्ट पढ़ूं तो सदन का काफी समय लग जाएगा। उनको जो फाइंडिंग्स हैं, रिकमेंडेशस हैं वे मैंने आपको संक्षेप में बताई। उनकी अधिकांश रिकमेंडेशंस, जो हम लोगों ने एक्सेप्ट की है, इम्पलेमेंट कर दी हैं। अब आप कह रहे हैं कि चलने में आपको खतरा हो रहा है यानि यह जो एक्सीडेंट हुआ है उसमें पायलट और क्रू के को-आर्डिनेशन में कमी थी। लेंग्वेज वाले मामले में भी हम लोगों ने उनको लिखा है और इस बात को पूरे अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर जो संस्थाएं हैं उनमें भी उठाने का काम किया है। सिर्फ मैंने इतना ही कहा कि आप चाहें तो मैं पूरी की पूरी रिकमेंडेशन्स, उन्होंने क्या-क्या कहा है, मैं उसे पढ़ना शुरू करूं अन्यथा मुझे कोई दिक्कत नहीं है।

श्री सन्तोष बागड़ोदिया: अध्यक्ष जी, फॉरेन एयरलाइंस वाले, कजाकिस्तान वाले जहाज

आते हैं कि नहीं आते हैं और अगर आते हैं तो उनके पायलट से आप सैटिसफाई हैं या नहीं हैं, यह बताइए?

श्री शरद यादवः यह सवाल पूरी दुनिया से वास्ता रखता है। हमने अपनी तरफ से यह काम कर दिया कि लेंग्वेज प्रॉब्लम का समाधान किया जाए और पायलट उन्हीं को बनाया जाए जिनको एक पर्टिकुलर लेंग्वेज, अंग्रेजी की जानकारी हो। अपनी तरफ से हम जो काम कर सकते थे वह हमने कर दिया और निश्चित तौर पर आप जो सवाल पूछ रहे हैं उसका जवाब देने की स्थिति में मैं नहीं हूं क्योंकि जवाब पूरी दुनिया की तरफ से देना होगा और दुनिया ने जवाब नहीं दिया है।

†**श्री मोहम्मद सलीमः** मंत्री महोदय ने यह सही कहा है कि सिर्फ सदन में ही रिपोर्ट पढ़ने से फायदा नहीं होगा। अगर कोई दफ्तर का जिम्मेदार अफसर पढ़ता है, इंक्वारी कमीशन की जो रिपोर्ट आती है, उसमें जो रिकमेंडेशन देते हैं उन्हें कहीं न कहीं पढ़ा जाए, उन पर ध्यान दिया जाए, सदन में नहीं। इम्फाल से लेकर चरखी दादरी तक जो हादसा यहां हुआ, उस समय जो मंत्री थे, उनकी भी यही बात थी। इंक्वारी कमीशन जो रिपोर्ट देती है, उनमें जो रिकमेंडेशंस आती हैं गवर्नमेंट को उस पर काम करना चाहिए। यहां आनसर, में डी० के अंदर, खासकर डी० 3,4,6 और 8 पूरी दुनिया से संबंधित नहीं। जो सिविल एविएशन मिनिस्टर का काम है, डी०जी०सी०ए० और ए०टी०सी० को स्ट्रेन्थन करना। इसमें आपने कहा कि The government has accepted these recommendations. No doubt. लेकिन क्वेश्चन था What action has been taken by the Government thereon. जो दवे जी का सवाल था कि सरकार ने क्या व्यवस्था की है, इसमें व्यवस्था का उत्तर देना था और आपने कहा कि हमने रिकमेंडेशंस एक्सेप्ट कर ली है।

इत्तेफ़ाक से जो भी पिछले रिक्मेंडेशंस आए थे डी०जी०सी०ए० के बारे में, जो भी हादसे हुए सरकार उनको एक्सेप्ट कर लेती है। लेकिन सवाल इम्पलीमेंटेशन का है। दूसरे जो भी करें, सरकार को बाइफरकेशन करना था। अब यह कहते हैं कि हमने हारीजेंटेल कर दिया, टुकड़े कर दिये। दिल्ली एयरपोर्ट की तरह किसी भी अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट में ऐसा नहीं होता है कि यूनीलेटरल लेंडिंग या टेक-आफ एक ही डायरेक्शन से हो। इसके कारण हादसे नहीं हुए हैं कि यह एक अलाहिदा बात है लेकिन फ्यूचर के लिए सरकार का यह कहना था कि इसे बाइफरकेट कर के एक रूट से आना और दूसरे रूट से जाना, करना था। साथ ही साथ हमारे देश के जो दूसरे एयरपोर्ट हैं वहां पर सिविल और मिलिटेरी एयर कंट्रोल सिस्टम को इंटीग्रेट करने की बात है। इम्फाल का हादसा हुआ, उसके बाद और भी हादसे हुए हैं, सब में यह बात कही जा रही है। मैं सिर्फ यह पूछना चाहता हूं कि अभी जो रिक्मेंडेशंस आई हैं और कितनी रिक्मेंडेशंस आएं

†Transliteration of the speech in Persian Script is available in the Hindi Version of the Debate.

और कितने हादसों के बाद सरकार उनको एक्सेप्ट करेगी या यह रिकमेंडेशन आखिरी होगा और सरकार इसका एम्पलीमेंशन करेगी? यह एश्योरेंस सरकार देगी या नहीं देगी।?

श्री शरद यादव: सभापति महोदय, ऐसा है कि जहां तक हमारे डिपार्टमेंट और मिलिटेरी एयर ट्रेफिक कंट्रोल सिस्टम के इंटीग्रेशन का सवाल है, यह सवाल थोड़ा टिकलिश है और इस सवाल पर हम लोगों ने चर्चा जरूर की है लेकिन इसको लागू करने में कई तरह की दिक्कतें हैं। बाकी जो रिपोर्ट है, वह आपके सामने रखी गई है। उस रिपोर्ट को पूरा पढ़ कर ही हम बोल रहे हैं। आपने भी पढ़ा है और हमने भी पढ़ा है लेकिन उसमें जितनी बातें जस्टिस लाहोटी ने रखी हैं उनमें अधिकांश चीजें अप टू दी मार्क हैं। पहले भी अप टू दी मार्क थीं लेकिन जो थोड़ा सुधार चाहिये था वह सुधार हमने किया है। यह जो आप कह रहे हैं दिल्ली और मुंबई में हम लोग कर चुके हैं। जो आप कह रहे हैं उसको हमने किया। इस रिपोर्ट को आप ने पढ़ लिया और मैंने भी इसको पढ़ा है, यदि आप चाहें तो मैं पूरी रिपोर्ट पर बोलना शुरू कर दूं, जितनी रिकमेंडेशंस हैं, उनका हमने क्या-क्या पालन किया, इसमें सदन का वक्त जाएगा। लेकिन यह बात निश्चित है कि जो एक्सीडेंट हुआ है, उस एक्सीडेंट के समय यह तो मानना चाहिये मैं तो मंत्री नहीं था लेकिन जो अच्छा काम करे चाहे कोई भी संस्था हो, सिविल एविऐशन ने जो बढ़िया काम किया है, जस्टिस लाहोटी ने जो कहा है इसके लिए हमें क्रेडिट करनी चाहिये। मैंने यह काम किया है तो कोई गलती नहीं की है। जो रिकमेंडेशंस की है उनमें से अधिकांश लागू की हैं। है तो जो आपने बात कही है वह ज़रा ऐसा मामला है उसका समाधान नहीं निकल रहा है। उसके कई कारण हैं।

SHRI BRATIN SENGUPTA: The Minister said that the Government has accepted the recommendations of the Committee. I would like to know whether the Government has made any provision for the financial implication which are involved in it. I would also like to know whether any time limit has been set for implementing these recommendations because these recommendations are quite old now.

श्री शरद यादव: सभापति महोदय, मैंने कहा कि जस्टिस लाहोटी की जो सिफारिशें हैं उनको अधिकांश मान लिया गया है। मैं माननीय सदस्य की बात से एग्री करता हूं। जो सेफ्टी इंस्टुमेंट हैं, उनमें बड़ा खर्च आता है। कोई एक करोड़ रुपये का एक इंस्टरुमेंट आता है। इस देश के लिए एक करोड़ रुपया बहुत होता है। दिल्ली, चेन्नई, कलकत्ता, मुम्बई यह चार जगह ऐसी हैं जहां इस तरह का खतरा हो सकता है, बाकी जगह पूरा आकाश खाली है। यह जो सेफ्टी के इंस्टुमेंट हैं इनको पूरे देश भर में लागू करने के लिए भी सिफारिशें हैं। (व्यवधान) बैठ जाइए। उनकी बात का जवाब दे रहा हूं। बैठिए आप। सभापति जी, निश्चित तौर पर सेफ्टी से कोई कंप्रोमाइज नहीं किया जाएगा और जहां एयर स्पेस यानी पूरा आकाश खाली है वहां यह इंस्टुमेंट न लगाया जाए ऐसी व्यवस्था पर भी हम गौर कर रहे हैं। मैं माननीय सदस्य की बात से

अधिकांश सहमत हूं कि जो रिकमेंडेशंस वाजिब होंगी, जो जरूरी हैं वे ही मानेंगे। जो जरूरी नहीं हैं, जिन पर खर्च ज्यादा होगा वे नहीं मानेंगे।

श्री सभापति: Question Hour is over.....(व्यवधान) आप बैठ जाइए।

WRITTEN ANSWERS TO STARRED QUESTIONS

Development of Facilities at Vadinar Port

*24 SHRI K. M. SAIFULLAH: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) whether the Chief Minister of Gujarat has requested to develop the facilities at Vadinar Port for deep draft direct berthing cargo; and

(b) if so, the details of policy of Government to increase handling capacity of minor ports of Gujarat?

THE MINISTER OF SURFACE TRANSPORT (SHRI RAJNATH SINGH): (a) Yes, Sir. The Chief Minister of Gujarat had requested to hand over Vadinar by de-linking it from Kandla Port Trust Limit so that it can be developed by the State Government. The request has not been acceded to as Vadinar has been an integral part of the Major Port of Kandla. However, it has been suggested to the Government of Gujarat that they may consider forming a Joint Venture Company with the Kandla Port and the Gujarat Maritime Board for development of Vadinar for multipurpose use.

(b) The policy framework for development of Minor Ports in Gujarat falls within the purview of the State Government.

Amendments to the Bank Nationalisation Act

*25. SHRI E. BALANANDAN: Will the MINISTER OF FINANCE be pleased to state:

(a) what are the advantages of amending the Bank Nationalisation Act and Bank Regulations Act to lower Government stake in Public Sector Banks below 51%;

(b) whether the reasons for nationalisation of private banks and proposed amendments to the Nationalisation Act complement each other; and

(c) if so, in what manner?